

Zeitschrift: Brugger Neujaarsblätter
Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg
Band: 106 (1996)

Artikel: Banhhofsleben : Beobachtungen - Erinnerungen - Deutungen
Autor: Baumgartner-Peter, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-900688>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

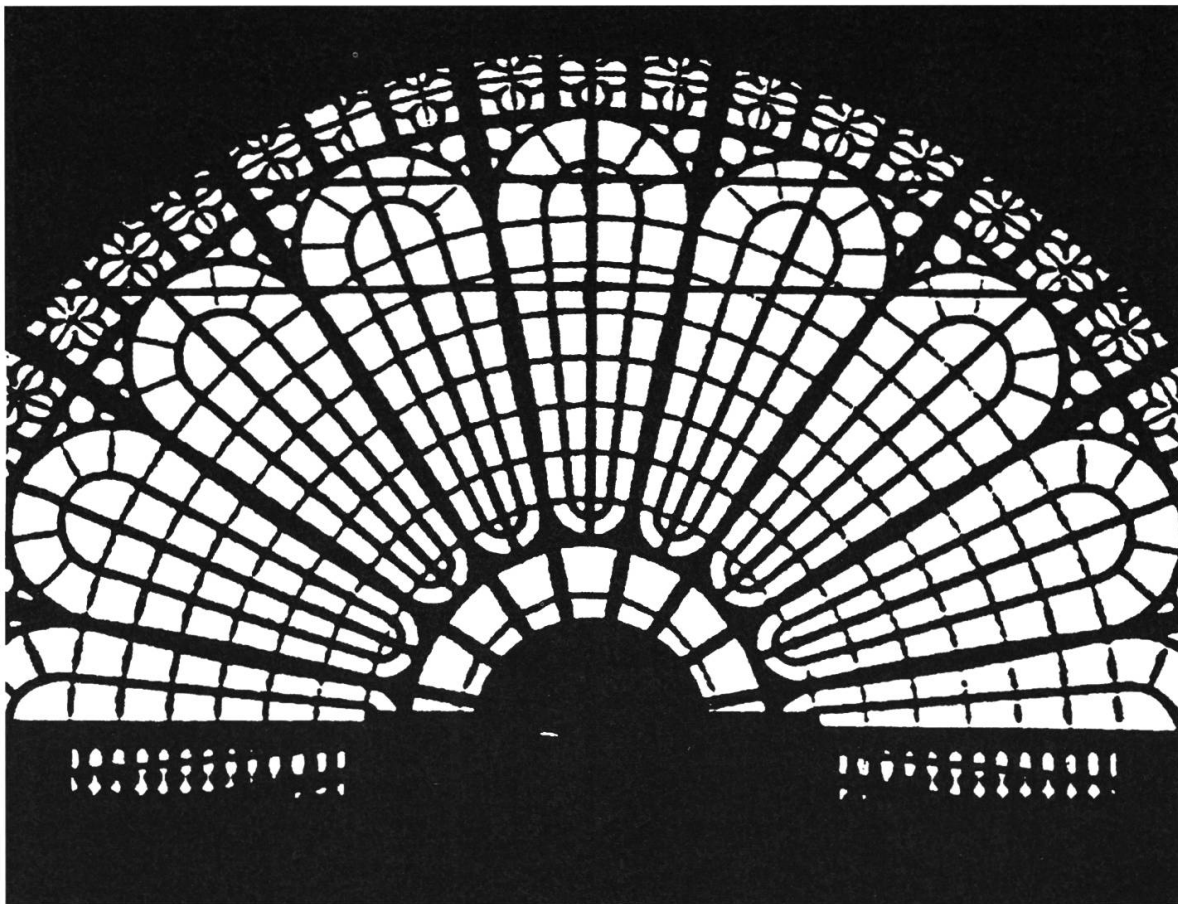
Markus Baumgartner-Peter

BAHNHOFSLEBEN

Beobachtungen – Erinnerungen – Deutungen

Einsteigen bitte !

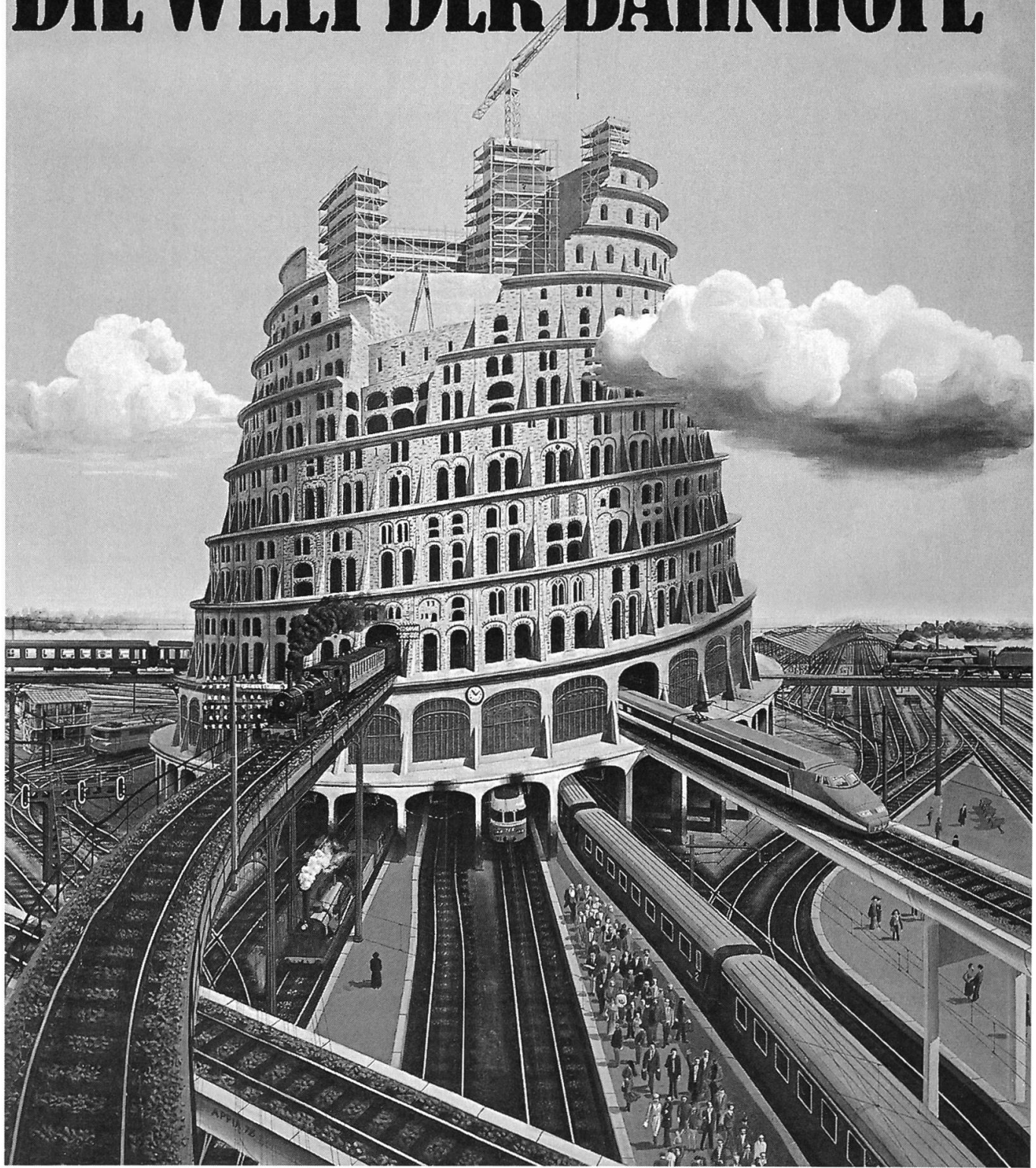
Eisenbahnreisen beginnen meist im Bahnhof, und die Bitte zum Einsteigen ist Auftakt dazu, sozusagen das Luft-Holen zur bevorstehenden Fahrt. Taktgeber spielt der Fahrplan, der – im Zeitalter des Taktfahrplans – wie ein Metronom den Rhythmus von Abfahrt und Ankunft bestimmt. Präzis wie ein ausgeklügelt fein abgestimmtes Uhrwerk, sofern keine Verspätungen auftreten. Dann ist der Traum vom gleichmässig verlaufenden Eisenbahn-Mechanismus weggebla-



sen. Menschenwerk erscheint, wo absolute Funktion angesagt schien. Bewegung macht zunichte, wo in gedanklich-hypothetischem Vorgriff Vollkommenheit vorgegaukelt wurde. Die Apotheose kontinentaler Bewegung versinkt in die Dürftigkeit menschlicher Allmachtsphantasien. Allerdings liegt in dieser Beobachtung bereits ein beträchtliches Stück Eisenbahngeschichte, ein Zugang zum Mythos Bahnhof.

Bahnhöfe seien die «Paläste der modernen Industrie, in denen sich die Religion des Jahrhunderts entfaltet: Die Religion der Eisenbahn. Diese Kathedralen der neuen Menschheit sind die Treffpunkte der Nationen, das Zentrum, in dem alles zusammenfließt, der Kern gigantischer Kerne, mit Strahlen aus Eisen, die sich bis zum Ende der Welt erstrecken.» Zu solch grossen Bildern griff 1868 Théophile Gautier in einem Artikel der Zeitung «Le Moniteur Universel»; er führte damit bloss weiter, was von der Sprachwurzel her schon vorgezeichnet schien. In der altnorwegischen Sprache zum Beispiel trägt der Wortstamm «hov» auch die Bedeutung von «Tempel». Das französische «gare», so belehrt das Etymologie-Lexikon, lasse sich zum germanischen «warjar» zurückbuchstabieren, was «beschützen» meint. Der alt-neue, heilige Hain, der schützend umgibt, was kurz dauert und deshalb zerbrechlich ist: einsteigen und aussteigen. Doppelgebärde einer transitorischen Haltung, die immer schon unterwegs sein will. Der Bahnhof: heilige Durchgangstation zwischen unmittelbarer Vergangenheit und nächster Zukunft; Interesse und Zwischenraum, Niemandsland auch, das Begegnungen eröffnet und beendet, von vielen aufgesucht. Ort träumerischen Verreisens, währenddem sich kein Fuss zu rühren braucht. Eine Lautsprecherdurchsage genügt, eine Anschrift auf der Tafel am Eisenbahnwagen: EC Collosseum Roma Termini–Basel SBB. Gedanken sind frei und reisefreudig, verschmelzen mit der Wagenschlange, die davonschleicht auf der unendlichen Eisenspur. Rom ist präsent, wenigstens dem Geruche nach, aufgesogen von der projektiven Macht der gusseisernen Perronhalle. Die Spinne hält ihr Netz zusammen, und die entferntesten Punkte sind direkt mit der Mitte verbunden. Die ganze Welt ist verbunden, verdichtet sich in einem Punkt. Jeder Bahnhof ein Zentrum der Welt, verankert in den Fundamenten unseres wirtschaftlichen Systems, erbaut auf dem Initialprinzip der Eroberung neuer Gebiete, der Märkte und Profite,

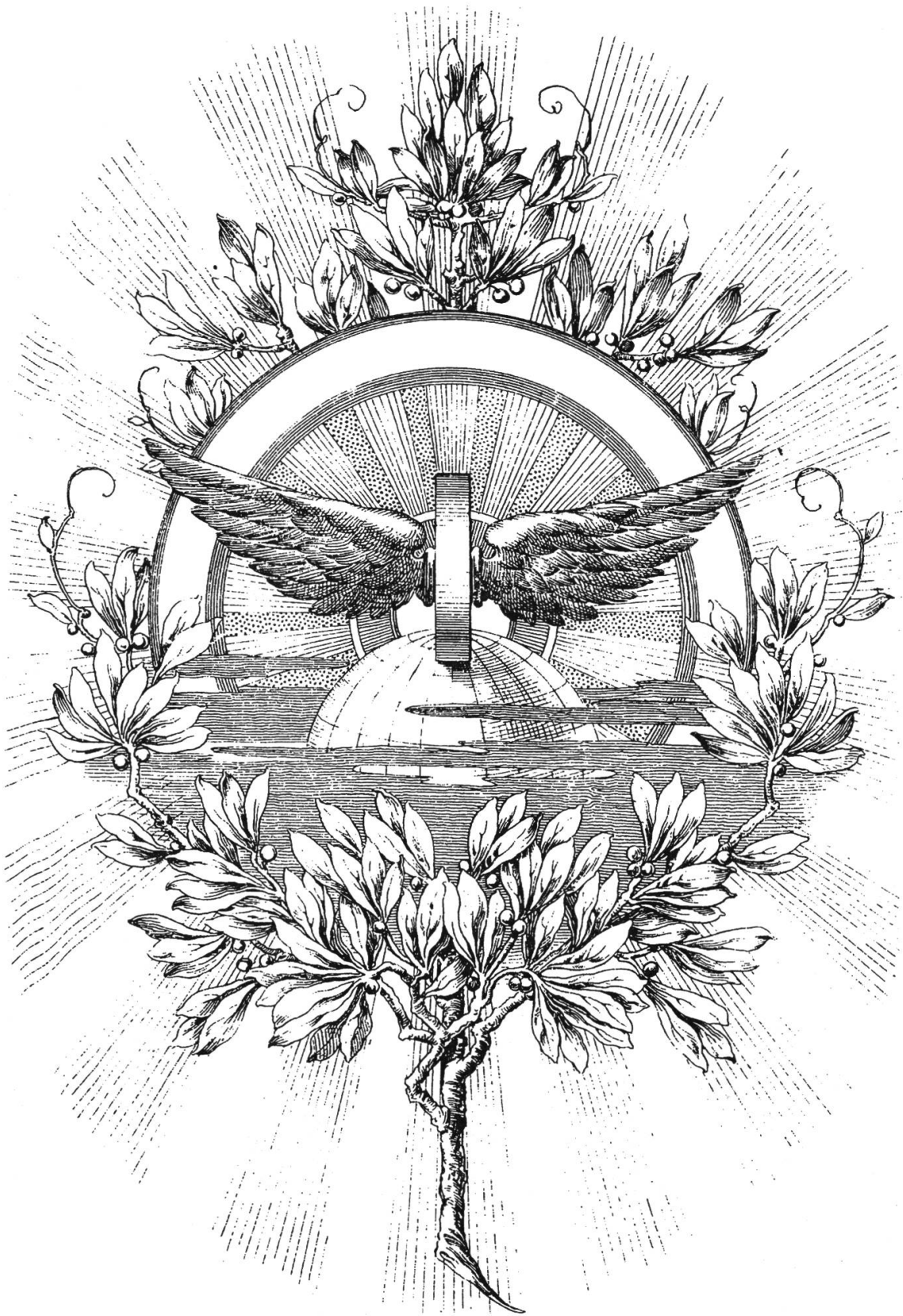
DIE WELT DER BAHNHÖFE



ausgerichtet auf einen Idealmythos der Kommunikation von Gütern und Menschen, zu friedlicher Vereinigung der Völker, auf seine Weise ein neuer Turm zu Babel unserer Zeit. Wirklich und erdacht steht er vor dem drohenden Ruin, wie er sich gleichzeitig als Baustelle zeigt: bekannt und unerkant. Um dessen Fragmente und Versatzstücke wahrnehmen zu können, verlangt die Bahnhofskunde zweierlei: Rückblick und Vorschau, archäologischen Zugriff und futurologischen Spürsinn, mit einem Wort: Interpretation.

Gemauert wird in anderer Art, Gusseisen ersetzt den Bruchstein, Breite und Tiefe überbieten die Höhe. Gigantische Höhe wird kompensiert mit der Erfindung der Bahnhofsuhr, die ganze Kontinente in gleichförmige Unruhe versetzt. Die Staffage mag sich in anderem Kleid präsentieren, der Kern bleibt sich gleich. Die Bahnhofskunde will Verborgenes heben, vordergründig einsichtige Abläufe durchsichtig machen auf hintergründige Bedürfnisse. Zu Hilfe kommt ein lebensgeschichtlicher Erfahrungsschatz, biographische Sedimente, die den Grund abgeben für diesen Zugriff. Ohne Grund ist kein Aufbau möglich. Die Archäologie muss stimmen, will die Futurologie nicht grundlos sein.

Ich erinnere mich noch ganz genau an den brenzligen Geruch aus der Lampisterie im Keller des Dienstgebäudes in Brugg. An diese Schwaden von Karbiddämpfen, die mit der Kellertreppe nach oben stiegen. Ab und zu wagte ich auch den Abstieg in diese höllische Dunkelkammer. Hephaistos leibhaftig arbeitete dort unten, lang und hager, im blauen Überkleid, wie er in der gekachelten Stube mit flammendem Lötkolben die undichten Blechbehälter flickte. In einer Ecke eine Schachtel mit messingfarbenen Rappenstücken, Rohmaterial für diese Art von Schmiedekunst. Oder dann die Ankunft des Zirkus. Rangierlärm zu ungewohnter Stunde. Mitten in der Nacht das Gebrüll von Raubkatzen, wütendes Hufgestampfe und bald darauf das Scheppern der Bleche, wenn die starken Traktore zwei Zirkuswagen über die Güterwagen zur Verladerampe schlepten. Vor der Schule dann noch schnell bei den Tierwagen vorbei, den Rüssel bestaunen, der aus dem schmalen Türschlitz äugt und gaukelt. Ausladen und Einladen, Ankunft und Abfahrt auf dem Bahnhof: Das war für mich Zirkus, Nomadenleben. Das Chapiteau blieb Nebensache. Und dann die Silvesterabende im Telegraphenbüro, wo zwei Fernschreiber standen und unablässig meterlange



Lochstreifen ausspuckten. Im fahlen Blickfeld erschienen phantastische Gebilde aus lauter Buchstaben, Satzzeichen, Zahlen, Leerstellen. Reihe um Reihe mit gleichmässigem Geschnatter hinterlegt. Einmal war's der Kölner Dom, ausgezogen sicher über einen Meter hoch, ein andermal eine riesige Dampflokomotive. Silvestergrüsse von da und dort – Bahnhofkommunikation von Knoten zu Knoten im riesigen Eisenbahnnetz. Ich verstand's und bildete mir Bilder, bevor ich Paris und Berlin kennengelernt hatte. Und genauso erging es mir mit den vielen Reiseprospekten aus dem Vorrat des Reisedienstes. Papierener Anstoss zu imaginären Reisen weiss der Kuckuck wohin: Über die Schynige Platte durchs Centovalli aufs Weissfluhjoch. Oder die tote Eule, deren grosse Flügelspannweite ihr zum Verhängnis wurde: Stromstoss, tödlich. Im Plastiksack trug ich sie zum Wohnort eines Schulkollegen, in den Schlachthof. Und dann das Geheimnis der Nacht, Mysterium der Geräusche, die nur Eingeweihte zu deuten vermochten. Dem Heizungsrohr entlang stieg's empor in mein Zimmer, rhythmisch, tack-klock, manchmal dreimal hintereinander, und dann wieder nur einmal. Dreimal Baden retour, die alten Kartonbillette wurden einzeln mit dem Datum versehen, in diesem klobigen Gerät, das nickte wie ein Sonntagsschulnegerlein von dazumal. Ich war im Bilde über den abendlichen Geschäftsgang. Und draussen rasselten die Züge vorbei, mal laut, mal leise, je nachdem. Güterzug ist nicht Personenzug, und Schnellzug nicht Rangierfahrt. Ich kannte die Stimmen des Bahnhofs, wusste blind um den Wiener Walzer oder das leise Tuckern des Diesel-Trans-Europ-Express aus Brüssel, der im Leerlauf durch den Bahnhof rollte, wie es sich standesgemäss ziemt, und erst gegen Umiken oder Unterwindisch zu wieder laut aufröhrte. Ich wusste, dass es Sonntag war, wenn die Italiener ihre Sehnsucht nach der heimatlichen Piazza auf dem Bahnhof stillten. Noch heute schlafe ich ruhiger, wenn irgendwo in der Ferne das Geräusch eines Zuges zu hören ist. Bahnhofserinnerung, Kindheitserinnerung.

Die Bahnhöfe sind nicht mehr, was sie einmal waren. Viel von ihrem Stolz haben sie eingebüsst, sind eingeschliffen worden in den routinierten Ablauf. Das Einkaufscenter und der Flughafen sind in seine Fussstapfen getreten. Shopping und check-in sind in, und alle Imagepflege und alles Nacheifern der Flugwelt wirkt lächerlich, hilflos. Die Flügel haben sich vom Rad gelöst. Über den Wolken erst

wird die Freiheit wohl grenzenlos sein. Die Eisenbahn bleibt schieneengebunden, erdverbunden. Alles bloss Nostalgie? Selige Kindheitsmuster, die hinter allem hervorblinzeln? Mag sein in vielem: Die Karbidlampen sind heute Antiquitäten, an die Stelle von Hephaist's Schmiede ist ein hölzernes Regal getreten, ebenerdig, mit vielen Steckdosen, die den leergelaufenen Batterien neue Kraft vermitteln. Die Macht der allesbestimmenden Bahnhofsuhr ist gewichen einem ohnmächtigen Takt der unendlichen Wiederholung, der sogar die Stundenangaben verschlucken lässt: «Gleis 3, Schnellzug 06 nach Baden ...». Immer dasselbe, Stunde für Stunde. Leerlauf? Monotonie einer leblosen, abstrakten Beförderungsmechanik, die auch den Menschen degradiert zum seelenlosen Bio-Gepäckstück?



Erinnerungen wehren sich dagegen, überlagert und verdrängt zu werden, begehren auf und führen ins Feld, was noch aufzubieten ist. «Die Eisenbahn ist ein eizigartiges Vehikel», formulierte Peter Bichsel. «Man kann in ihr flüchten, aber die Flucht gelingt nur in Geleisen. Risiko und Sicherheit zugleich – Sehnsucht und Angst.» Darin wird wohl die beinah numinose Macht begründet sein, mit der Eisenbahn und Bahnhof bis heute überlebt haben. Diese

sinnlich konkrete Darstellung von Beziehung und Verbindung. Lückenlos verschweisste Möglichkeiten über Tausende von Kilometern hinweg. Freiheit und Bindung zugleich, Autonomie und Abhängigkeit geben sich die Hand. «Weichen stellen», ein geflügeltes Wort, für verschiedene Ebenen. Sein Ursprung liegt im Bahnhofsleben. «Abstellgeleise, falsches Gleis» – Worte mit Doppelsinn. Bahnhofsrelikte, die weiterleben. Mythologisierungen des Alltags.

«Alle Bahnhöfe gleichen einander; es macht nichts, wenn die Lampen kaum über ihren fahlen Lichthof hinausleuchten, allzugut kennst du dieses Milieu mit seinem Geruch von Zügen, der hängen-

bleibt, auch wenn alle Züge schon abgefahren sind, mit einem eigentümlichen Bahnhofsgeschmack nach der Abfahrt des letzten Zuges. Die Lichter des Bahnhofs und die Sätze, die du hier liest, sollen anscheinend eher trüben als klären, was da auftaucht aus einem Schleier von Nebel und Dunkelheit. Ich bin heute abend auf diesem Bahnhof zum erstenmal in meinem Leben ausgestiegen und schon kommt es mir vor, als hätte ich hier ein ganzes Leben verbracht.»
(Italo Calvino)

Alles nur Bahnhof?

Aussteigen bitte!